Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/1979

07.07.78

Sachgebiet 96

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 6. Mai 1976 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Demokratischen Volksrepublik Algerien über den Luftverkehr

A. Zielsetzung

Der internationale Luftverkehr der Deutschen Lufthansa ist grundsätzlich nur möglich, wenn die ausländischen Staaten, die überflogen oder angeflogen werden sollen, in einem zweiseitigen Luftverkehrsabkommen die entsprechenden Verkehrsrechte gewähren.

B. Lösung

Die Volksrepublik Algerien und die Bundesrepublik Deutschland gewähren sich gegenseitig das Recht des Überfluges (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nicht gewerblichen Zwecken (2. Freiheit), das Recht, Fluggäste, Post und Fracht gewerblich im internationalen Fluglinienverkehr abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit), wobei die Beförderung auch von und nach Punkten vorgenommen werden kann, die nicht im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei liegen (5. Freiheit). Kabotagerechte sind ausgeschlossen.

C. Alternative

Vertragsloser Zustand mit nicht gesicherten Verkehrsrechten.

D. Kosten

Es entstehen keine Kosten.

Druck: Bundesdruckerei Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2 (Bad Godesberg), Telefon (0 22 21) 36 35 51



Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
14 (34) — 971 05 — Lu 40/78

Bonn, den 5. Juli 1978

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 6. Mai 1976 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Demokratischen Volksrepublik Algerien über den Luftverkehr mit Begründung.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Der Wortlaut des Abkommens in deutscher und französischer Sprache sowie die Denkschrift zum Abkommen sind beigefügt.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 460. Sitzung am 23. Juni 1978 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Schmidt

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 6. Mai 1976 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Demokratischen Volksrepublik Algerien über den Luftverkehr

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Bonn am 6. Mai 1976 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Demokratischen Volksrepublik Algerien über den Luftverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 18 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf das Abkommen findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 105 Abs. 3 in Verbindung mit Artikel 106 Abs. 2 Nr. 5 und Abs. 3 des Grundgesetzes erforderlich, da die in Artikel 5 des Abkommens vorgesehenen Vergünstigungen auch die Biersteuer und die Umsatzsteuer berühren.

Zu Artikel 2

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Abkommen nach seinem Artikel 18 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet.

Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Demokratischen Volksrepublik Algerien über den Luftverkehr

Die Bundesrepublik Deutschland

und

die Demokratische Volksrepublik Algerien,

im folgenden als „Vertragsparteien" bezeichnet —

in dem Wunsch, die Entwicklung des Luftverkehrs zwischen ihren jeweiligen Hoheitsgebieten zu fördern und die internationale Zusammenarbeit auf diesem Gebiet in möglichst großem Umfang fortzuführen, ausgehend von den Grundsätzen und Bestimmungen des am 7. Dezember 1944 in Chikago unterzeichneten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt —

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

(1) Im Sinne dieses Abkommens und des Fluglinienplans bedeuten, soweit sich aus dem Wortlaut nichts anderes ergibt,

a) „Hoheitsgebiet": in bezug auf einen Staat die Landgebiete und angrenzenden Hoheitsgewässer, über die dieser Staat die Staatshoheit ausübt;

b) „Luftfahrtbehörde": in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr, in bezug auf Algerien den für die Zivilluftfahrt zuständigen Minister oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;

c) „bezeichnetes Unternehmen": ein Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den vereinbarten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll.

(2) Die Begriffe „Fluglinienverkehr", „internationaler Fluglinienverkehr" und „Landung zu nicht gewerblichen Zwecken" haben für die Anwendung dieses Abkommens die in Artikel 96 des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt in der jeweils letztgültigen Fassung festgelegte Bedeutung.

Artikel 2

(1) Eine Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen aufgeführten Rechte zur Aufnahme des planmäßigen internationalen Fluglinienverkehrs auf den im Fluglinienplan angegebenen und in einem diplomatischen Notenwechsel vereinbarten Linien. Dieser Verkehr und diese Linien werden im folgenden als „vereinbarter Linienverkehr" bzw. „vereinbarte Linien" bezeichnet.

Accord entre la République Fédérale d'Allemagne et la République Algérienne Démocratique et Populaire relatif au transport aérien

La République Fédérale d'Allemagne

et

la République Algérienne Démocratique et Populaire,

dénommées ci-après «Parties contractantes»,

désireuses de favoriser le développement du transport aérien entre leurs territoires respectifs et de poursuivre, dans la plus large mesure possible, la coopération internationale dans ce domaine, en s'inspirant des principes et des dispositions de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944,

sont convenues de ce qui suit:

Article 1

(1) Au sens du présent Accord et du Tableau des Routes et à moins qu'il n'en résulte autrement du texte:

a) — le mot «territoire», lorsqu'il se rapporte à un Etat, s'entend les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes sur lesquelles ledit Etat exerce sa souveraineté;

b) — l'expression «autorités aéronautiques» signifie, en ce qui concerne la République Fédérale d'Allemagne, le Ministre fédéral des Transports et en ce qui concerne l'Algérie, le Ministre chargé de l'Aviation Civile, ou, dans l'un et l'autre cas, toute personne ou tout service autorisé à assumer les fonctions dévolues à ces autorités;

c) — l'expression «entreprise désignée» signifie une entreprise de transport aérien qu'une Partie contractante désignera par écrit à l'autre Partie contractante conformément à l'article 3 du présent Accord, comme étant une entreprise qui exploitera les services aériens internationaux sur les routes convenues;

(2) Les termes «service aérien», «service aérien international» et «escale non commerciale» ont, pour l'application du présent Accord, la signification fixée à l'article 96 de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'Aviation Civile Internationale dans le dernier texte en vigueur.

Article 2

(1) Chaque Partie contractante accordera à l'autre Partie contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue de l'établissement de services aériens internationaux réguliers sur les routes indiquées au Tableau des Routes et convenues par un échange de notes diplomatiques. Ces services et ces routes sont ci-après dénommés respectivement «services agréés» et «routes convenues».

(2) Vorbehaltlich dieses Abkommens genießt das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei bei der Durchführung des vereinbarten Linienverkehrs auf den vereinbarten Linien folgende Rechte:

a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen,

b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet zu nicht gewerblichen Zwecken zu landen und

c) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet an den Punkten, die in den vereinbarten Linien aufgeführt sind, zu landen, um Fluggäste, Post und Fracht im internationalen Luftverkehr gewerblich aufzunehmen und abzusetzen.

Artikel 3

(1) Der Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den vereinbarten Linien kann jederzeit aufgenommen werden, sofern

a) die Vertragspartei, der die in Artikel 2 Absatz 2 genannten Rechte gewährt sind, ein Unternehmen schriftlich bezeichnet hat, und

b) die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, erteilt vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 und vorbehaltlich des Artikels 10 die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs unverzüglich.

(3) Die bezeichneten Unternehmen können aufgefordert werden, gegenüber den Luftfahrtbehörden der Vertragspartei, welche die Rechte gewährt, den Nachweis zu erbringen, daß sie in der Lage sind, den Erfordernissen der Gesetze und sonstigen Vorschriften zu genügen, die von diesen Behörden üblicherweise auf den Betrieb von gewerblichen Luftfahrtunternehmen angewandt werden.

(4) Eine Vertragspartei kann einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die Ausübung der in Artikel 2 gewährten Rechte verweigern, wenn das Unternehmen nicht in der Lage ist, auf Verlangen den Nachweis zu erbringen, daß der überwiegende Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat, oder ihren Staatsangehörigen oder Körperschaften zustehen.

Artikel 4

(1) Eine Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze und sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht befolgt oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 3 Absatz 4 nicht erbracht wird. Von diesem Recht macht eine Vertragspartei jedoch nur nach einer Konsultation nach Artikel 12 Gebrauch, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebes oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

(2) Eine Vertragspartei hat das Recht, durch schriftliche Mitteilung an die andere Vertragspartei ein von ihr bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes unter den Voraussetzungen des Artikels 3 zu ersetzen. Das neu

(2) Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante jouira, dans l'exploitation des services agréés sur les routes convenues, des droits ci-après:

a) — le droit de survoler son territoire sans y faire escale,

b) — le droit de faire dans son territoire des escales non commerciales et,

c) — le droit de faire escale aux points de son territoire qui sont touchés par les routes convenues, en vue de débarquer et d'embarquer, en trafic international, à des fins commerciales, des passagers, du courrier et des marchandises.

Article 3

(1) L'exploitation des services aériens internationaux sur les routes convenues pourra commencer à tout moment sous réserve:

a) — que la Partie contractante à laquelle les droits mentionnés au paragraphe 2 de l'article 2 sont accordés, ait désigné par écrit une entreprise et,

b) — que la Partie contractante qui accorde ces droits ait autorisé ladite entreprise désignée à ouvrir les services aériens.

(2) Sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article et de celles de l'article 10 du présent Accord, la Partie contractante qui accorde ces droits donnera, sans délai, l'autorisation d'exploiter les services aériens internationaux.

(3) Les entreprises désignées pourront être appelées à fournir aux autorités aéronautiques de la Partie contractante qui concède les droits, la preuve qu'elles se trouvent en mesure de satisfaire aux exigences prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par ces Autorités, au fonctionnement des entreprises commerciales de transport aérien.

(4) Chaque Partie contractante pourra refuser à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante l'exercice des droits prévus à l'article 2 du présent Accord si ladite entreprise n'est pas en mesure d'apporter sur demande la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou de nationaux-personnes physiques ou morales — de celle-ci.

Article 4

(1) Chaque Partie contractante pourra révoquer l'autorisation accordée an application du paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord, ou la soumettre à des conditions restrictves si une entreprise désignée ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde les droits, n'observe pas les dispositions du présent Accord ou ne remplit pas les obligations qui en découlent. Il en sera de même si la preuve mentionnée au paragraphe 4 de l'article 3 du présent Accord n'est pas apportée. Toutefois, chaque Partie contractante ne fera usage de ce droit qu'après une consultation, conformément à l'article 12 du présent Accord, à moins qu'un arrêt immédiat de l'exploitation ou l'application immédiate de conditions restrictives ne soient nécessaires pour prévenir de nouvelles infractions aux lois ou règlements.

(2) Chaque Partie contractante aura le droit, moyennant notification écrite de l'autre Partie contractante, de remplacer par une autre entreprise, dans les conditions prévues à l'article 3 du présent Accord, une entreprise

bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es gesetzt wurde.

Artikel 5

(1) Die von dem bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei im internationalen Luftverkehr verwendeten Luftfahrzeuge sowie ihre normale Ausrüstung, ihre Reserven an Treibstoff und Schmieröl, ihre Bordvorräte (einschließlich Lebensmittel, Getränke und Tabak) bleiben bei der Einfuhr in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei von allen Zöllen, Inspektionskosten und anderen ähnlichen Gebühren und Abgaben frei, sofern diese Ausrüstungsgegenstände und Vorräte bis zu ihrer Wiederausfuhr an Bord der Luftfahrzeuge bleiben. Die Luftfahrzeuge bleiben gegebenenfalls unter der Überwachung der Zollbehörden.

(2) Von allen Zöllen, Inspektionskosten und anderen ähnlichen Gebühren und Abgaben mit Ausnahme der Vergütungen oder Gebühren für geleistete Dienste werden ebenfalls befreit

a) Bordvorräte, Bordausrüstungen und andere an Bord mitgeführte verbrauchbare Gegenstände jeden Ursprungs, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei im Rahmen der von den Behörden dieser Vertragspartei festgelegten Höchstgrenzen beschafft und von den Luftfahrzeugen, die einen internationalen Linienverkehr der anderen Vertragspartei durchführen, an Bord genommen werden;

b) Ersatzteile, die in das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei zur Instandhaltung oder Instandsetzung von Luftfahrzeugen eingeführt werden, die von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei in der internationalen Luftfahrt verwendet werden;

c) Treibstoffe und Schmieröl, die zur Versorgung der von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmt sind, auch wenn diese Vorräte auf dem Streckenteil verwendet werden, der über dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei liegt, in dem sie an Bord genommen wurden.

Jede Vertragspartei kann die bezeichneten Waren unter zollamtlicher Überwachung halten.

(3) Normale Bordausrüstungen sowie Materialien und Vorräte, die sich an Bord der Luftfahrzeuge einer Vertragspartei befinden, können im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei nur mit Zustimmung der Zollbehörden dieses Hoheitsgebiets ausgeladen werden. In diesem Fall können sie bis zu ihrer Wiederausfuhr oder ihrer zollamtlichen Anmeldung von den genannten Behörden überwacht werden.

Artikel 6

(1) Den bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien wird eine gerechte und gleiche Behandlung zugesichert, damit sie für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs gleiche Möglichkeiten haben.

(2) Bei dem Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs auf den vereinbarten Linien nimmt das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien von diesem Unternehmen betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Auf jeder der im Fluglinienplan bezeichneten Linien dient der vereinbarte Linienverkehr dazu, zu einem für angemessen erachteten Nutzungskoeffizienten ein

désignée par elle. La nouvelle entreprise désignée jouira des mêmes droits et sera soumise aux mêmes obligations que l'entreprise à laquelle elle a été substituée.

Article 5

(1) Les aéronefs utilisés en trafic international par l'entreprise désignée d'une Partie contractante ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants, leurs provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et tabacs) seront, à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie contractante, exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes similaires, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation. Les aéronefs restent soumis au contrôle éventuel du Service des Douanes.

(2) Seront également exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes similaires, à l'exception des redevances ou taxes représentatives de service rendu:

a) — les provisions, équipements et autres objets consommables de bord de toute origine pris sur le territoire d'une Partie contractante, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante et embarqués sur les aéronefs assurant un service international de l'autre Partie contractante,

b) — les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés à la navigation internationale de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante,

c) — les carburants et lubrifiants destinés à l'avitaillement des aéronefs exploités en trafic international par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante sur lequel ils ont été embarqués.

Chaque Partie contractante peut garder les marchandises indiquées ci-dessus sous contrôle douanier.

(3) Les équipements normaux de bord, ainsi que les matériels et approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs d'une Partie contractante ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'ils aient fait l'objet d'une déclaration de douane.

Article 6

(1) Les entreprises désignées des deux Parties contractantes seront assurées d'un traitement juste et équitable, afin de bénéficier de possibilités égales pour l'exploitation des services agréés.

(2) En exploitant les services agréés sur les routes convenues, l'entreprise désignée par une Partie contractante tiendra compte des intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, afin de ne pas affecter indûment les services que cette dernière entreprise exploite sur tout ou partie des mêmes routes.

(3) Sur chacune des routes énumérées au Tableau des Routes, les services agréés auront pour objectif la mise en œuvre, à un coefficient d'utilisation tenu pour rai-

Beförderungsangebot bereitzustellen, das dem üblichen und vernünftigerweise voraussehbaren Bedarf des internationalen Luftverkehrs von und nach dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, die das diesen Verkehr betreibende Unternehmen bezeichnet hat.

(4) Das Recht des bezeichneten Unternehmens einer Vertragspartei, im internationalen Luftverkehr zwischen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten der vereinbarten Linien und Punkten in dritten Staaten Fluggäste, Post und Fracht aufzunehmen und abzusetzen, wird im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so ausgeübt, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

a) an die Nachfrage nach Verkehrsmöglichkeiten von und nach dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat,

b) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs,

c) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebs der Fluglinien des Durchgangsverkehrs.

(5) Das bereitzustellende Beförderungsangebot, die Linienfrequenz und die von den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien zum Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs zu benutzenden Flugzeugtypen sind zwischen den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien auf der Grundlage der in den Absätzen 1 bis 4 vorgesehenen Grundsätze zu vereinbaren, wobei diese Vereinbarung von den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien genehmigt werden muß.

(6) Kommt zwischen den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien keine Einigung zustande, so werden die in Absatz 5 genannten Punkte von den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien einvernehmlich geregelt.

(7) Bis zu einer Einigung der bezeichneten Unternehmen nach Absatz 5 oder der Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien nach Absatz 6 bleiben die bestehenden Betriebsbedingungen in Kraft.

sonnable, d'une capacité adaptée aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles du trafic aérien international en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui aura désigné l'entreprise exploitant lesdits services.

(4) Le droit pour l'entreprise désignée d'une Partie contractante d'embarquer et de débarquer, en trafic international, des passagers, du courrier et des marchandises sur le territoire de l'autre Partie contractante entre les points des routes convenues et des points situés dans des Etats tiers sera exercé dans l'intérêt d'un développement ordonné des transports aériens internationaux de telle sorte que la capacité soit adaptée:

a) — à la demande de trafic à déstination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise,

b) — à la demande de trafic existant dans les régions traversées, compte tenu des services aériens locaux et régionaux,

c) — aux exigences d'une exploitation rentable des routes en transit.

(5) La capacité à mettre en œuvre, la fréquence des services et les types d'avions à utiliser par les entreprises désignées des Parties contractantes pour l'exploitation des services agréés doivent être convenus entre les entreprises désignées des Parties contractantes sur la base des principes retenus aux paragraphes 1 à 4 ci-dessus, cette entente devant recevoir l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

(6) Si les entreprises désignées des Parties contractantes ne parviennent pas à se mettre d'accord, les points repris au paragraphe 5 seront tranchés par accord des autorités aéronautiques des Parties contractantes.

(7) En attendant qu'un accord intervienne entre les entreprises désignées selon le paragraphe 5 ou entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes selon le paragraphe 6 les conditions d'exploitation existantes restent en vigueur.

Artikel 7

(1) Die bezeichneten Unternehmen legen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens dreißig Tage vor Aufnahme ihres jeweiligen Linienverkehrs die Art der Dienste, die vorgesehenen Flugzeugtypen und die Flugpläne zur Genehmigung vor. Entsprechendes gilt für etwaige spätere Änderungen.

(2) Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei übermittelt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der bezeichneten Unternehmen, die billigerweise angefordert werden können, um das auf den vereinbarten Linien von einem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen haben alle Angaben zu enthalten, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

Article 7

(1) Les entreprises désignées soumettront pour approbation aux autorités aéronautiques des Parties contractantes, trente jours au plus tard avant la mise en exploitation de leurs services respectifs, la nature des services, les types d'avions envisagés, ainsi que les horaires. La même règle s'applique par analogie aux changements éventuels ultérieurs.

(2) L'autorité aéronautique de l'une des Parties contractantes fournira sur demande à l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante toutes données statistiques régulières ou autres des entreprises désignées pouvant être équitablement sollicitées pour contrôler la capacité de transport offerte par une entreprise désignée par la première Partie contractante sur les routes convenues. Ces données contiendront toutes les indications nécessaires pour déterminer le volume ainsi que l'origine et la destination du trafic.

Artikel 8

Jedes bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei kann in den Flughäfen und Städten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei, in denen es eine eigene Vertretung zu unterhalten beabsichtigt, sein eigenes Personal für seine Geschäfte unterhalten und beschäftigen. Sieht ein bezeichnetes Unternehmen von der Einrichtung einer eigenen Organisation in den Flughäfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ab, so läßt es

Article 8

Toute entreprise désignée par une Partie contractante pourra entretenir et occuper pour ses affaires son propre personnel dans les aéroports et les villes du territoire de l'autre Partie contractante dans lesquels elle a l'intention d'avoir sa représentation. Si une entreprise désignée renonce à établir une organisation propre dans les aéroports situés sur le territoire de l'autre Partie contractante, elle chargera, autant que possible, des travaux

nach Möglichkeit die in Betracht kommenden Arbeiten durch das Personal eines solchen Flughafens oder des von der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a bezeichneten Unternehmens ausführen.

éventuels le personnel d'un tel aéroport ou de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante conformément à l'alinéa (a) du paragraphe 1 de l'article 3 du présent Accord.

Artikel 9

Eine Vertragspartei gewährt dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, den in ihrem Hoheitsgebiet durch Beförderung von Fluggästen, Post und Fracht erzielten Einnahmeüberschuß nach den im Devisengeschäft geltenden Bestimmungen zum amtlichen Wechselkurs frei zu transferieren.

Article 9

Chaque Partie contractante accordera à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement au taux du change officiel l'excédent des recettes sur les dépenses réalisées sur son territoire à raison du transport de passagers, de courrier et de marchandises, conformément aux dispositions en vigueur en matière de change.

Artikel 10

(1) Die Tarife, die auf den vereinbarten Linien für Fluggäste und Fracht angewendet werden, werden unter Berücksichtigung aller Kriterien, insbesondere der Kosten des Betriebes, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien sowie der von anderen Unternehmen, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, angewendeten Tarife festgesetzt.

(2) Die Tarife werden, wenn möglich, für jede Linie zwischen den bezeichneten Unternehmen vereinbart. Hierbei richten sich die bezeichneten Unternehmen nach den Beschlüssen, die auf Grund des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) angewendet werden können, oder die bezeichneten Unternehmen vereinbaren nach einer Beratung mit den Luftfahrtunternehmen dritter Staaten, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, die Tarife wenn möglich unmittelbar.

(3) Die auf diese Weise vereinbarten Tarife werden den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens dreißig Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

(4) Kommt zwischen den bezeichneten Unternehmen eine Vereinbarung nach Absatz 2 nicht zustande oder erklärt sich eine Vertragspartei mit den ihr nach Absatz 3 zur Genehmigung vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so setzen die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien die Tarife derjenigen Linien und Linienteile, für die eine Übereinstimmung nicht zustande gekommen ist, einvernehmlich fest.

(5) Wird zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien ein Einvernehmen nach Absatz 4 nicht erzielt, so wird Artikel 14 angewendet. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, kann die Vertragspartei, die sich mit einem Tarif nicht einverstanden erklärt hat, von der anderen Vertragspartei die Aufrechterhaltung des vorher in Kraft befindlichen Tarifs verlangen.

Article 10

(1) Les tarifs qui sont appliqués sur les routes convenues aux passagers et aux marchandises, seront établis compte tenu de tous les éléments d'appréciation et notamment du coût d'exploitation, d'un bénéfice raisonnable, des conditions particulières des diverses routes ainsi que des tarifs appliqués par d'autres entreprises desservant tout ou partie de la même route.

(2) Les tarifs seront convenus, si possible, pour chaque route entre les entreprises désignées. A cet égard, les entreprises désignées tiendront compte des décisions applicables en vertu de la procédure pour l'établissement des tarifs fixée par l'Association de Transport Aérien International (I.A.T.A.), ou bien elles conviendront de ces tarifs si possible directement entre elles, après consultation des entreprises de transport aérien d'Etats tiers qui desservent tout ou partie de la même route.

(3) Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes au moins trente jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Ce délai pourra être abrégé dans certains cas, si les autorités aéronautiques y consentent.

(4) Si les entreprises désignées ne parviennent pas à convenir des tarifs, conformément au paragraphe 2 du présent article, ou si une Partie contractante déclare ne pas pouvoir consentir aux tarifs qui lui ont été soumis conformément au paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes établiront ces tarifs par accord mutuel pour les routes et sections de routes sur lesquelles une entente n'a pas été réalisée.

(5) Si un accord conformément au paragraphe 4 du présent article n'est pas réalisé entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, l'article 14 du présent Accord sera applicable. Tant qu'une sentence arbitrale n'aura pas été rendue, la Partie contractante qui n'aura pas consenti à un tarif aura le droit d'exiger de l'autre Partie contractante le maintien du tarif précédemment en vigueur.

Artikel 11

Nach Bedarf und im Geist einer engen Zusammenarbeit treten die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien in Verbindung, um sich von der befriedigenden Anwendung dieses Abkommens zu überzeugen und gegebenenfalls Änderungen des Fluglinienplans zu vereinbaren.

Article 11

Si besoin est, et dans l'esprit d'une étroite coopération, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se rapprocheront, afin de s'assurer de l'application de façon satisfaisante des dispositions du présent Accord et, le cas échéant, de convenir de modifications à apporter au Tableau des Routes.

Artikel 12

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans oder von Auslegungsfragen kann eine Vertragspartei jederzeit eine Konsultation beantragen. Das gleiche gilt für die Erörterung der An-

Article 12

En vue d'examiner les modifications à apporter au présent Accord ou au Tableau des Routes ou d'examiner des questions d'interprétation chaque Partie contractante pourra, à tout moment, demander qu'une consultation ait

wendung des Abkommens oder der Änderungen des Fluglinienplans, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei das Verfahren nach Artikel 11 ohne Erfolg geblieben ist. Die Konsultation beginnt binnen sechzig Tagen nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

lieu. Il en sera de même en ce qui concerne l'examen de l'application de l'Accord ou des modifications à apporter au Tableau des Routes, si, de l'avis de l'une des Parties contractantes, la procédure prévue à l'article 11 n'a pas abouti. La consultation commencera dans un délai de soixante jours après réception de la demande par l'autre Partie contractante.

Artikel 13

(1) Wird nach Abschluß der Treffen zwischen den Luftfahrtbehörden nach Artikel 11 oder der Konsultation zwischen den Vertragsparteien nach Artikel 12 eine Änderung des Fluglinienplans vereinbart, so tritt diese nach einem diplomatischen Notenwechsel in Kraft.

(2) Vereinbaren die Vertragsparteien Änderungen dieses Abkommens, so treten diese gemäß Artikel 18 in Kraft.

Article 13

(1) Dans le cas où une modification aura été convenue au Tableau des Routes à l'issue des rencontres prévues à l'article 11 entre les autorités aéronautiques ou de consultation entre les Parties contractantes, conformément à l'article 12, cette modification entrera en vigueur après un échange de notes diplomatiques.

(2) Dans le cas où les Parties contractantes s'entendraient sur des modifications du présent Accord, ces modifications entreraient en vigueur conformément aux dispositions de l'article 18.

Artikel 14

(1) Kann eine Streitigkeit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 12 beigelegt werden, so ist sie auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen, der von den Regierungen der Vertrangsparteien bestellt wird. Die Mitglieder werden innerhalb von sechzig Tagen, der Obmann innerhalb von neunzig Tagen bestellt, nachdem eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei mitgeteilt hat, daß sie die Streitigkeit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(3) Werden die in Absatz 2 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung eine Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer Vertragspartei oder ist er aus irgendeinem Grund verhindert, so soll der Vizepräsident, der Angehöriger eines dritten Staates ist, die Ernennung vornehmen.

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für die Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Obmanns sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Article 14

(1) Dans le cas où un différend, relatif à l'interprétation ou l'application du présent Accord ne pourra être réglé conformément à l'article 12, il sera soumis à un tribunal arbitral, à la demande de l'une des Parties contractantes.

(2) Le tribunal arbitral sera constitué ad hoc de telle manière que chaque Partie contractante désignera un arbitre et que ces deux arbitres choisiront comme président, d'un commun accord le ressortissant d'un Etat tiers qui sera désigné par les gouvernements des Parties contractantes. Les arbitres devront être désignés dans les soixante jours et le président dans les quatre-vingt-dix jours après que l'une des Parties contractantes aura fait connaître à l'autre Partie contractante son intention de soumettre le différend à un tribunal arbitral.

(3) Si les délais prévus au paragraphe 2 du présent article ne sont pas observés, chaque Partie contractante pourra, à défaut d'un autre arrangement, prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.) de procéder aux nominations nécessaires. Si le Président possède la nationalité de l'une des deux Parties contractantes ou s'il est empêché par l'une ou l'autre raison, c'est au Vice-Président, ressortissant d'un pays tiers, qu'il appartiendra de procéder aux nominations nécessaires.

(4) Le tribunal arbitral décidera à la majorité des voix. Ses décisions seront obligatoires pour les deux Parties contractantes. Chaque Partie contractante prendra à sa charge les frais occasionnés par l'activité de son arbitre ainsi que de sa représentation dans la procédure devant le tribunal arbitral; les frais du président ainsi que les autres frains seront assumés à parts égales par les Parties contractantes. Pour le reste, le tribunal arbitral réglera lui-même sa procédure.

Artikel 15

Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen aufhebt, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 12 statt.

Article 15

Si les deux Parties contractantes adhèrent à une même convention multilatérale générale sur les transports aériens, les dispositions de cette dernière primeront celles du présent Accord. Les pourparlers tendant à établir dans quelle mesure une convention multilatérale abroge, remplace, modifie ou complète le présent Accord, auront lieu conformément à l'article 12.

Artikel 16

Jede Vertragspartei kann dieses Abkommen jederzeit durch Notifikation an die andere Vertragspartei kündigen. Die Notifikation ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu übermitteln.

Article 16

Chaque Partie contractante pourra, à tout moment, par notification à l'autre Partie contractante dénoncer le présent Accord. Une telle notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Die Kündigung wird zwölf Monate nach Eingang der Notifikation bei der anderen Vertragspartei wirksam, sofern die Notifikation nicht vor Ablauf dieser Zeit einvernehmlich zurückgenommen wird.

Bestätigt die Vertragspartei, die eine derartige Notifikation erhält, den Empfang nicht, so gilt als Eingangstag der fünfzehnte Tag nach Eingang der Notifikation am Sitz der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation.

La dénonciation prendra effet douze mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée, d'un commun accord, avant la fin de cette période.

Au cas où la Partie contractante qui recevrait une telle notification n'en accuserait pas réception, ladite notification serait tenue pour reçue quinze jours après sa réception au siège de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Artikel 17

Dieses Abkommen, alle Änderungen und jeder Notenwechsel nach Artikel 2 Absatz 1 werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung mitgeteilt.

Article 17

Le présent Accord, toutes les modifications et, tout échange de notes effectué conformément au paragraphe 1 de l'article 2, seront communiqués pour enregistrement à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Artikel 18

Dieses Abkommen tritt dreißig Tage nach dem Tag in Kraft, an dem die beiden Regierungen einander auf diplomatischem Wege mitteilen, daß die innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Abkommens erfüllt sind.

Article 18

Le présent Accord entrera en vigueur trente jours après la date à laquelle les deux Gouvernements se seront mutuellement notifiés par voie diplomatique l'accomplissement des formalités constitutionnelles qui leur sont propres.

GESCHEHEN zu Bonn am 6. Mai 1976 in zwei Urschriften, jede in deutscher und französischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

FAIT à Bonn le 6 mai 1976, en double exemplaire, en langue allemande et en langue française, les deux textes faisant également foi.

Für die Bundesrepublik Deutschland
Pour la République Fédérale d'Allemagne
Peter Hermes

Für die Demokratische Volksrepublik Algerien
Pour la République Algérienne
Démocratique et Populaire
M. Sahnoun

Denkschrift zum Abkommen

I. Allgemeines

Schwerpunkt des deutschen Luftverkehrs ist der internationale Fluglinienverkehr. Er kann nur betrieben werden, wenn die ausländischen Staaten, die überflogen oder angeflogen werden sollen, deutschen Luftfahrtunternehmen entsprechende Verkehrsrechte gewähren. Nach allgemeinen internationalen Gepflogenheiten werden diese Rechte grundsätzlich in zweiseitigen Luftverkehrsabkommen eingeräumt.

Das deutsch-algerische Luftverkehrsabkommen ist das 61. Abkommen dieser Art, das den gesetzgebenden Körperschaften nach Wiederherstellung der Lufthoheit zur Zustimmung vorgelegt wird.

Es wurde nach Delegationsverhandlungen, die vom 18. bis 21. Juli 1975 in Bonn stattfanden, in Bonn am 6. Mai 1976 unterzeichnet.

Die beiderseits eingeräumten Verkehrsrechte sind in einem Fluglinienplan festgelegt, der am Tag der Unterzeichnung des Abkommens durch Notenaustausch vereinbart wurde (s. Artikel 2 und 3 des Abkommens). Diese Form der Vereinbarung wurde gewählt, um die Fluglinienrechte den Verkehrsanforderungen jeweils leichter anpassen zu können.

Nach dem Fluglinienplan ist das von der Bundesrepublik Deutschland bezeichnete Luftfahrtunternehmen berechtigt, folgende Fluglinien zu betreiben:

Von Abgangspunkten im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland nach Algier und nach Punkten darüber hinaus.

Das von der Demokratischen Volksrepublik Algerien bezeichnete Luftfahrtunternehmen ist berechtigt, folgende Fluglinien zu betreiben:

Von Abgangspunkten im Hoheitsgebiet der Demokratischen Volksrepublik Algerien über Zwischenlandepunkte nach Frankfurt am Main und nach Punkten darüber hinaus.

II. Besonderes

Das Abkommen entspricht im wesentlichen dem deutschen Musterentwurf für zweiseitige Luftverkehrsabkommen.

Artikel 1 erläutert die Bedeutung der in dem Abkommen verwendeten Begriffe.

Artikel 2 behandelt den Fluglinienplan und legt die Rechte fest, welche sich die Vertragsparteien zur Durchführung des Fluglinienverkehrs durch die nationalen Unternehmen gegenseitig einräumen. Gewährt werden das Recht des Überflugs (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), das Recht, Fluggäste, Post und Fracht abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit), wobei die Beförderung auch von und nach Punkten vorgenommen werden kann, die nicht im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei liegen (5. Freiheit). Alle Rechte werden nur zur Durchführung des internationalen Luftverkehrs eingeräumt. Daraus ergibt sich, daß Kabotagerechte, d. h. Rechte zur entgeltlichen Beförderung von Personen, Post oder Fracht innerhalb des Hoheitsgebiets einer Vertragspartei nicht beansprucht werden können.

Artikel 3 und 4 regeln die Erteilung und den Widerruf der Betriebsgenehmigung zur Durchführung des Linienverkehrs.

Artikel 5 bestimmt, daß Luftfahrtbetriebsstoffe, Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände sowie Bordvorräte, die bei der Durchführung des Fluglinienverkehrs in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingeführt werden, zoll- und abgabenfrei bleiben, desgleichen frei von Inspektionskosten und ähnlichen Gebühren.

Artikel 6 verpflichtet die Vertragsparteien zur gerechten Behandlung der bezeichneten Luftfahrtunternehmen, hält diese zur gegenseitigen Rücksichtnahme an und gewährleistet, daß die Beförderungsangebote (Nutzlast und Häufigkeit des Verkehrs) der bezeichneten Unternehmen in ein angemessenes Verhältnis zur Verkehrsnachfrage gebracht werden.

Artikel 7 verpflichtet die Luftfahrtbehörden und die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien zum Austausch statistischer Unterlagen zur Nachprüfung des Beförderungsangebotes, des Verkehrsumfanges sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs und ergänzt Artikel 6.

Artikel 8 regelt die Beschäftigung von eigenem Geschäftspersonal der bezeichneten Unternehmen.

Artikel 9 behandelt den Transfer des durch Beförderung von Fluggästen, Post und Fracht erzielten Einnahmeüberschusses.

Artikel 10 enthält die Grundsätze, nach denen die auf den vereinbarten Linien anzuwendenden Tarife zu bilden sind.

Artikel 11 bis 14 befassen sich mit dem Meinungsaustausch der Luftfahrtbehörden, der Konsultation zwischen den Vertragsparteien und dem Schiedsverfahren. Entsprechende Regelungen sind in Luftverkehrsabkommen üblich und zur Ausgleichung möglicher Meinungsverschiedenheiten zweckmäßig.

Artikel 15 bis 18 enthalten die international üblichen Registrierungs- und Schlußbestimmungen.

III. Geltungsbereich

Im Hinblick auf Artikel 5 des Zwölften Teils des Überleitungsvertrages und auf Abschnitt III Buchstabe b der „Erklärung über Berlin" der Alliierten Kommandantura Berlin vom 5. Mai 1955 — BKC/L (55) 3 — konnte das Land Berlin nicht in das Abkommen einbezogen werden. Eine Erstreckung des Abkommens und des Gesetzes auf Berlin muß der künftigen politischen Entwicklung vorbehalten bleiben.

Bn 812108 7. 78